

професором кафедри неорганічної та аналітичної (пізніше – неорганічної; загальної та неорганічної) хімії. Під час евакуації ХХТІ до м. Чирчик Ташкентської області у 1941 – 1944 рр. брала участь у хімічних розробках військової тематики – створенні люмінофорів на базі сульфиду барію та інсектицидного препарату трихлорацетонітрилу У 1944–1949 рр, – професор кафедри неорганічної та аналітичної хімії Харківського інституту інженерів цементної промисловості за сумісництвом. Є автором більше 34 наукових праць та навчальних посібників (загальна хімія, термохімія, органічний синтез, спектрографія, рефрактометрія тощо), зокрема, спільних із учнями І. П. Осипова Г (Ю). В. Коршуном та О. Й. Гундером.

За рекомендацією І. П. Осипова у 1907 р. К. В. Ролл стала однією з перших жінок, прийнятих до лав Товариства фізико-хімічних наук при Харківському університеті (ТФХН). Виконувала там обов'язки бібліотекаря. Після реорганізації ТФХН у Харківське відділення Всесоюзного хімічного товариства ім. Д. І. Менделєєва (ВХТ) входила до складу його керівних органів. Була членом Оргбюро VI-го з'їзду ВХТ. У 1949 р. обиралася депутатом Харківської міської ради. Нагороджена медаллю «За доблесну працю у Великій Вітчизняній війні 1941–1945 рр. ».

Вивчення багатогранного науково – освітнього доробку професора-хіміка К. В. Ролл має бути продовженим.

Коніва Ю. В.
НТУ «ХП»

ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ МОСТІВ У СЛОБІДСЬКІЙ УКРАЇНІ У XVIII СТ.

Мостобудування є однією із важливих складових якісного функціонування дорожніх комунікацій. Розвиток технологій будівництва мостів йшов паралельно з процесом формування та розвитку доріг. Для Слобідської України цей процес розпочався ще у XVIII ст. Адже до цього часу на цих теренах побутували шляхи степовиків, які мали якісно відмінні характеристики від доріг зазначеного періоду. Насамперед, це стосується і будівництва мостів.

Першими картографічними матеріалами, де були позначені шляхи сполучення сформовані осілим населенням, були карти Деліля (1724–

1729 рр.). Беручи до уваги те, що ці карти досить умовні і не точні, але вони мають важливе значення: по-перше, показують принцип сполучення, за яким прокладалися шляхи (від міста до міста вздовж річок) та по-друге, на них були позначені мости. Згідно цього комплексу джерел, перетин річок мостами відбувався досить рідко.

Важливим документом із облаштування шляхового сполучення мав імператорський наказ від 1747 року, в якому зазначалися основні положення про утримання доріг та організацію дорожнього руху, в тому числі і мостів. Варто зауважити, що ці настанови залишалися чинними без істотних змін до XIX ст. Стосовно мостів, у вище названому наказі, зазначено, що їхній ремонт потрібно невідкладно зробити, адже згідно присланих раніше рапортів від місцевих органів влади багато з них перебували у досить поганому стані, що ускладнювало рух. Ремонт мостів потрібно зробити на основі місцевих ресурсів і силами «обивателів». Місцеві жителі повинні були виконувати цю повинність у вільний від польових робіт час, а це пізня осінь, зима та рання весна (до льодоходу). Досить часто для ремонту чи будівництва мостів не вистачало матеріалів, а саме деревини, і її потрібно було закуповувати в інших «повітових дачах». Це були одні із головних причин поганого функціонування мостів.

Варто зазначити, що для Слобідської України що характерним те, що греблі водяних млинів часто слугували мостами. Усього на теренах регіону налічувалося, згідно «Опису Харківського намісництва», приблизно півтори тисячі. Греблі були не дуже надійні, тому що вони виготовлялися не з дерева або каменю. Будівництво мостів здійснювалося, переважно, на великих річках, такі як Ворскла, Псел, Сіверський Донець, про що свідчать карти Генерального межування. На території Харківського намісництва Сіверський Донець перетинався мостами шість разів, так само як, і Ворскла, а Псел – лише один раз. Зазвичай мости будувалися у повітових містах, які як правило розташовувалися на річках. Крім цього, мостові переходи використовувалися сезонно. Окрім мостів, узимку, досить часто використовували переправи по льоду. Отже, у транспортній мережі XVIII ст. активно використовувалися мости, як через великі річки так, і через не великі. Важливою особливістю стало використання для дорожніх комунікацій гребель водяних млинів.